

## FOTOGRAFISKT PR

På F12 har man moderniserat. Mest till trevnad för flottiljens duktige fotograf BORIS ERIXSON. Ateljé och 'lab-rum' har helt plötsligt blivit verkligt funktionella och arbetstrevliga. En förebild för alla förband. För inredningsdesignen har Boris själv svarat. Nedan hans egna ord (och bilder) om arbetet och den nya miljön:

— Personalen består av Ego själv plus tre vpl fotobiträden, som även är filmrättare. Rakt fram bakom det svarla förhänget ligger mörkrumsdelen mot norrsidan, med laddningsrum för film och plåtar. Till vänster om den långa korridoren finns fyra rum innehållande filmframkallning, tork för bilder, framkallning i dosa av Argdia Ektachrome E3 — samt tillredning av framkallare. I två kopierings- och förstöringsrum kan två eller flera arbeta oberoende av varandra. I det förstöringsrum där den bästa apparaten står kopieras färgbilder på papper, enligt Agfa korttidsprocess, samt större svart-vita bilder.

— I alla dessa 'labrum' finns termostatvat-

tenkränar över de rostfria våtbänkarna. Mitt emot dessa förstöringsrum finns förråd av film och papper samt arkiv och övrig kamerateutrustning. Ett särskilt rum hyser de olika kemikalierna. Till höger innantför avdelningsdörren ligger fotografens expedition mot södersidan, där fotokonst pryder väggarna — solarisationer och toneline-bilder. Innan vi når ateljé- och dagarbetsrum finner vi ett litet rum för fotografisk litteratur, kataloger etc.

— I ateljén finns, förutom de obligatoriska lamporna och ljusbänkarna, en vägg med olikfärgade papper för färgfoto. Där kan personer eller större inventarier fotograferas mot valfri bakgrund. Ljusbord i den långa arbetsbänken underlättar betraktandet av negativ. Ett förnämligt fotograferingsbord för småprylar finns samt sist men inte minst den populära prokiframställningsapparaten. Där kan skriftprojektordia bli färdiga på kortare tid än 5 min . . . till förnöjelse för den stora och aldrig sinande skaran stressade.

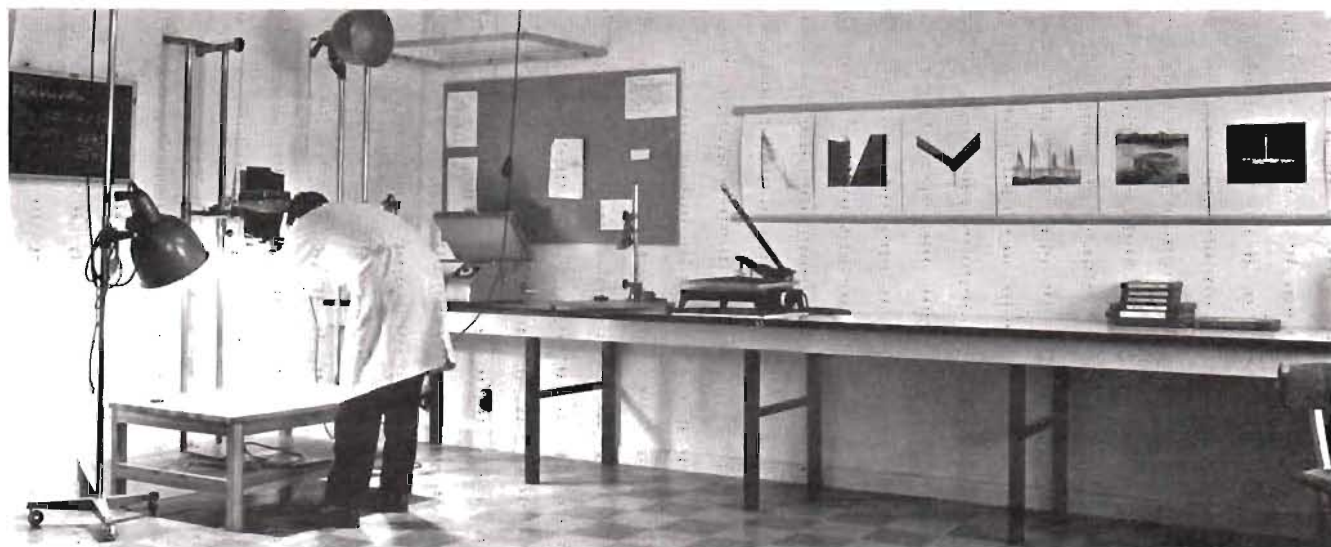
— I arbetsrutinen förekommer fotografering av ca 550 vpl/år, inklusive de ur Väderskolan.

Tolv exemplar "tid-kort" (3x4 cm) skall framställas av varje vpl, och nummer och namn skall kopieras in med hjälp av diafilm. Reportagningar av kartor och annat som skall förminska eller förstoras, skade- och maskinfotografering, framställning av småbilds-dia, radarraster på lithfilm, framkallning av skjutfilmer från J 32 B samt rättning av dessa. Vidare reportagefoto. Beställning och körning av utbildningsfilmer.

— (Tjosan, he-la ryggen full . . .!) — Varje beställare av fotografiskt arbete får lylla i sina önskemål på särskild blankett. Detta arbete följer jobbet till det är klart. — Denna idédetail har hämtats från Försökscentralen.

— Min stora inspirationskälla på F12 har varit att någon gång då och då få göra ett flygpass för lite bilder från ovan. Sådant stimulerar och är SKONT.

# F 12



## MOBIL RENLIGHET

För att tillgodose behovet av ett miljöarbetsrum i fält har en prototyp av miljöhydda tagits fram i regi av flygförvaltningens underhållsavdelning. Exteriört ser miljöhyddan oansenlig ut, men interiört är den mycket trivsamt, ljus och ändamålsenlig. Den har en fast inbyggd miljöbänk (med luftrenings- och klimataggregat i den inre delen) och med handtvätt och

# F 1

klädbytesmöjligheter i den yttre delen. I mittdelen finns plats för vissa arbeten och uppläggning av arbetsobjekt.

Invändigt är miljöarbetsrummet 4,9 m långt, 2,2 m brett, 2,45 m högt och väger komplett ca ett ton. Väggar, golv och tak består av ett 40 mm cellplastmaterial, s k Devinycell, som limmats ihop med 1,25 mm aluminiumplåt på utsidan och Perstorpsplatta på insidan. Enheter-na är limmade och hopnitade.

Med anslutning till ett el-kraftuttag klarar hyddan värme, ventilation och luftrening enligt fordringarna för miljö-

rum klass 5. Den kan t ex placeras ute, helst med anslutning till någon byggnad, i en lada eller i en plasthall. Miljöhyddan kan givetvis användas även vid hemmabasen, så som sker med den nu framtagna prototypen. I avvaktan på att konventionella lokaler iordningställs har F1 tilldelats denna prototyp, där den ansluts till televerkstaden. — Olika prov görs nu för att klarlägga miljöhyddans lämplighet för underhållstjänst.

Skalet till hyddan har också visat sig lämpligt för flera andra ändamål än den ursprungligen avsedda. Detta genom

gaffeltruck (väger knappt 500 kg tom) och är förhållandevis rymlig samt underhållsfri. Ett annat användningsalternativ

är som batterivårdshyddor för bas, ett tredje som fast eller ambulerande underhållsutrymme för tillfälliga arbeten eller

för plats där sådana utrymmen saknas. Och ännu fler möjligheter står öppna för utveckling. ■

## VÄGSAMARITER

En kurs för "vägsamariter" har under den gångna vintern hållits på F2 under ledning av driftsingenjör Öbrn. Som arrangör stod FMK:s lokalavdelning. Ordföranden, flygdirektör *Sten Colliander*,

# F 2

deltog själv som elev. Kursen var med sina 25 deltagare den största i sitt slag hittills. Den omfattade 20 timmar i konsten att ta hand om skadade i trafiken. Benbrott och sårskador är inte så svårt att upptäcka. Däremot kan det vara besvärligt avgöra om en skadad person behöver konstgjord andning eller inte. Här hade syster *Ulla Drakenberg* från Röda Korset mycket att lära ut.

deltog själv som elev. Kursen var med sina 25 deltagare den största i sitt slag hittills. Den omfattade 20 timmar i konsten att ta hand om skadade i trafiken. Benbrott och sårskador är inte så svårt att upptäcka. Däremot kan det vara besvärligt avgöra om en skadad person behöver konstgjord andning eller inte. Här hade syster *Ulla Drakenberg* från Röda Korset mycket att lära ut.

Den färdiga vägsamariten får intyg på sin kompetens. Röda Korset utfärdar legitimationkort och ett vägsamaritmärke för fordonet. Var och en får sig tilldelad en "olycksutrustning" bestående av sjukvårdslåda, varningstriangel och annan materiel som behövs. Kursen har inte bara omfattat sjukvårdskunskap utan också berört de övriga åtgärder, som bör vidtas vid en olycksplats när det gäller att skapa ordning och säkerhet, då polis ännu inte hunnit anlända.

Att dessa kurser har rykte om sig att vara effektiva, visas kanske bäst av att även personal ur Täby-polisen deltog som extraelever. FMK:s lokalavdelning vid F2 har redan fått frågor om ytterligare kurser. ■

## SKIDMÄSTARE

Årets flygvapenmästerskap i vinteridrott arrangerades av F4 och ägde rum den 6—8 mars.

Tävlingarna startade med fälttävlan. Denna gick i trakten av Stugun, 4 mil öster Östersund. Vädret var ganska hyggligt med ett par minusgrader, men med en ganska besvärande blåst. Trots detta lyckades två man skjuta full pott i den inledande skjutningen. Därefter följde 15 km skidåkning med punktorientering — 10 punkter (7 punkter i och 3 utom banan). Banan betraktades som tämligen svår och ingen av förhandsfavoriterna lyckades helt. Segern gick i stället till otippade serganten *Per-Erik Bergstrand*, F21, som även lyckades vinna punktorienteringen — med endast 14 mm fel.

## FV-sport

Andra dagens tävlingar gällde skidstafett 3×10 km. Vädret var fortfarande några grader kallt med hård skare som underlag — vallningsproblem förelåg alltså ej. Start, varning och mål var förlagt på F4:s idrottsplats. Hela 25 lag ställde upp — och fullföljde! Garvade skidkämperna 1:e flygtekniker *Adolf Wiklund*, F4:s lag 1, växlade först men endast 7 sek före F1, vars försteman värnpliklige *Lennart Pollack* gjorde ett bra lopp. Denne var i sin tur 8 sek före F21:s lag 2, med flottiljpolis *Per Hussis* som startman. Redan på andra sträckan visade dock F21 var skåpet skulle stå. Luleförbandets andre man, värnpliklige

*Jarl Svensson* gjorde nämligen ett mycket starkt lopp och utklassade F4:s andre man, flottiljpolis *Ulf Johansson* med över en minut.

OS-tränade överfuriren *Nore Westin*, F21, hade endast att bevaka F21:s försprång. Han utökade t o m försprånget, så att F21:s segermarginal kom att lyda på nästan 4 min. Tvåa blev F4:s lag 1, trea F4:s lag 2 och fyra F15:s lag 1.

Tredje och sista dagens tävlingar gällde skidloppning 15 km. Även nu var start och mål förlagda på F4:s idrottsplats. Banan, som delvis var densamma som vid stafetten, mätte 7,5 km och kördes två varv. Vädret hade emellertid då skiftat och det var ett par plusgrader med en illalande och besvärande vind. Eftersom överfurir *Nore Westin*, F21, ej ställde upp, fanns före start ej någon klar favorit — även om många trodde på kämperna 1:e flygtekniker *Adolf Wiklund*, F4.

Wiklund höll dock ej måttet denna dag, utan segern gick till 1:e flygtekniker *Lennart Jönsson*, F12, som efter sin starka insats i årets Vasalopp inte var helt otippad. På andra plats kom flottiljpolis *Per Hussis*, F21, före flottiljpolis *Ulf Johansson*, F4.

I poängtävlan mellan förbanden segrade i grupp 1 F4 tack vare sin goda bredd. Något överraskande kom F13 på andra plats före F21. I grupp 2 segrade F16 före F12 och F6, medan i grupp 3 segern gick till F1. Tvåa blev F7 och trea F18. ■

## INGEN KO PÅ ISEN...

En säregen räddningsaktion (kanske den första i sitt slag i världen) utfördes av besättningen på en F15-helikopter torsdagen den 22 februari. En älgko, som gått ner sig i en isränna utanför Vallvik på södra hälsingekusten, räddades då från en säker drunkningsdöd genom ett snabbt och säkert helikopteringripande.

Förhistorien var denna. Vid tio-tiden på förmiddagen ringde polisen i Söderhamn till flottiljadjutanten och berättade, att en älg gått ner sig i isrännan vid Vallvik. Kunde inte flottiljen bistå med en helikopter? Trafikledningen blixtlarmades och en Vertolhelikopter på övning dirigerades genast till Vallviks hamn.

Här besättningens lakoniska rapport: — Vi var ute på rutinövningar 15 km norr om F15. Kl 10.15 fick vi larm om att en älg gått ner sig i isrännan till Vallviks hamn.

Väl framme fann vi älgens mitt i rännan utan möjlighet att ta sig upp. Av räddningsmen gjordes snabbt en lasso. Vi försökte kasta den över älgens huvud — men misslyckades. Vi beslöt då att vinscha ned 1:e flygtekniker *Pettersson*. För säkerhets skull var han klädd i isolerdräktbyxor och bar livlina. *Pettersson* förde med sig en slinga bestående av flera räddningsselar, med vilka älgens skulle lyftas.

— Älgen var dock uppenbarligen starkt medtagen, ty väl nere kunde *Pettersson* sätta sig grensle över älgens rygg. Han fick genast slingan om älgens huvud och vänstra framben. Efter att ha dragit upp det högra frambenet ur vattnet lyckades *Pettersson* få in även detta i slingan. Så vinschades han upp och slingan fästes i vinschen. Därefter lyfte helikoptern upp älgen på fast is. Älgen "drog" sedan helikoptern ca 50 m bort från rännan. För att få loss slingan från älgen landade helikoptern på isen intill, så att *Pettersson* kunde skära loss slingan. Befriad från slingan sprang älgen till synes glad och tacksam mot fastlandet. Hela företaget tog ungefär en halvtimme från det larmet kom. ■

□ Ja, se dessa fantastiska flygare med sina underbara helikoptrar... Besättningen bestod av: förare och befälhavare fanjunkare *B. Månsson*, 1:e fältflygare *L Käck*, 1:e flygnavigatör *I Tiik-kala*, 1:e flygtekniker *C-E Carlzon* och *O Pettersson* samt flygtekniker *G Näsman*. ■

# F 15

# F 4

## RADIAKFLYGNING

För att uppträcka och verifiera radioaktivt utfall efter atmosfäriska kärnvapenprov tar man i första hand prov ur luft och nederbörd. I Sverige bedrivs kontinuerlig mätverksamhet vid FOA, där man mäter och utvärderar radioaktivt stoff.

Sedan 1956 tas luftproven med hjälp av jetflygplan ur flygvapnet. Man började dessa luftprovflygningar vid F11

# F 3

och för den skull modifierades ett antal S 29C för att kunna bära sex luftfilterkapslar.

Från 1 juli 1966 övertogs radiakflygningarna av F21 och från 1 oktober 1967 (i samband med ombevapningen från S 29C till S 35E vid spaningsförbanden) överfördes flygplan jämte filterkapslar och annan utrustning till målflygdivisionen på Malmslätt, som alltså numera även radiakflyger.

Efter framställan från FOA utförs höghöjdsprov. Av de sex kapslarna laddas några med filterpapper av glasfiber och andra med microsorban, ett polystyrenfiberfilter. Flyghöjderna väljs så att insamlingen sker dels över gällande tropopausnivå ca 1000 m över, dels ca 1000 m under. Kapslarna öppnas individuellt på olika höjder av föraren. Kapslarna filtrerar totalt omkring 300 kg luft under en entimmes flygning.

## FJÄLLRÄVAR

F20 förlade traditionellt sina vinterövningar till Hemavan under tvåveckorsperioden 18 februari—3 mars, med en veckas tjänstgöring var för de två avdelningarna vid officerskursen.

Ändamålet med vistelsen låg på det idrottsliga planet och långturer stod på programmet halva tiden. Under dessa

# F 20

fick vi lära oss allt om turteknik och navigering i fjällvärlden.

Lärdomarna omsattes i en avslutande fjällfälttävlan. — Vidare gavs under två dagar tillfälle att lära eller finslipa utförsåkningens finesser. Veckan slutade med en slalomtävling, där både kadetter och lärare fick tillfälle att crövrä det eftertraktade Hemavanmärket. ■

Utöver flyginsamlingen kontrolleras radioaktiviteten i markluft och nederbörd på ett flertal platser i landet. ■



## SK 16 MUSEAL

North American Harvard, som nu successivt faller för åldersstrecket, har tillförts Linköpings blivande flygmuseum.

År 1947 köptes för flygvapnets räkning ett antal flygplan Sk 16, vilka byggts på Noordyunfabrikerna i Montreal i Canada. Planen, som kommit per båt till Sverige, monterades på CVV i Västerås och levererades sedan till F5, Ljungbyhed, där de ersatte Sk 14 — även dessa en North American-produkt.

Under de tjugo år som Sk 16 använts i flygvapnet har det deltagit i de mest skiftande flygningar. Så t ex har det sedan många år ingått i den sk Reservflygkåren ("flygvapnets hemvärn"), vars uppgift är att i krig bli samverka med marinen och bevaka svenska kustsjöfarten.

Sk 16 har även utnyttjats under mer krigsmässiga förhållanden. Under Libanon-krisen 1958 gjorde de svenska vitmålade Sk 16-planen en god insats i gränsövervakningarna åt FN:s observationsgrupp i Libanon. Planen visade sig väl lämpade för uppgiften. Museiemplaret, som kommer från F10, Ängelholm, har återfått sin gula ursprungsfärg. De flygplan, som ännu är i tjänst, är grönmålade — ofta med röda scotchlight-band på kropp och vingar. ■

## TOPPEN TL-TORNET

F9 har tagit sitt nya trafikledartorn i besittning efter en lång och otålig väntan i det gamla "rättboet" (mössen åt ofta upp kaffebrödet).

Trafikledarna liksom meteorologer, signalpersonal och teletekniker är helt hänfödda över det nya tornet — även om utrymmena för några blivit i minsta laget. Högst där uppe från glasburen kan nu trafikledaren äntligen se *hela* trafikvarvet och *alla* banorna. — Och vilken arbetsmiljö!

En ny typ av paneler med delvis nya manöverorgan ger nu varje trafikledarposition möjlighet att nå sin del av de 226 (!) knapparna och vreden. Den mjuka heltäckande

mattan, panelernas galonklädsel och innertakets utformning

dämpar ljudet till en behagligare nivå. Färgsättningen är väl genomtänkt. Luftkonditioneringen ger frisk luft med rätt temperatur. Ett litet pentry är finurligt inplacerat mitt i tornet. De bärande pelarna fungerar även som kabel- och stuprör.

Tack vare panelernas placering i ring ett stycke från ytterväggen/fönstren får teleteknikerna en bekväm servicegång bakom pulpeterna, som är monterade i lätt isärtagbara enheter. — Allt till fromma för flygsäkerheten.

Att man också kan njuta av utsikten över hela "Hising Island" och delar av skärgården är omvittnat av många besökare. Välkommen själv på ett studiebesök! ■

# F 9

Till flygsäkerhetens fromma — det nya trafikledartornet på F9. Det gamla rättboet har ersatts med en arbetsmiljö, som hänför alla. ▶



## FVRF HÅLLER STÄMMA

Flygvapenföreningarnas riksförbunds ordinarie förbundsstämma 8 och 9 mars hölls som vanligt i Ämbetsbyggnaden på Gärdet i Stockholm. När förbundsordföranden, direktör *Olle Karleby*, öppnade stämman kunde han bland de närvarande hälsa bl a flygvapenchefen, generallöjtnant *Thunberg*. Bland övriga närvarande märktes representanter för olika statliga myndigheter, samarbetande frivilligorganisationer, ett flertal frivilligofficerare m fl.

Till nya ledamöter i förbundsstyrelsen valdes revisor *Tore Hast*, Göteborg, och ingenjör *Yngve Källberg*, Tidaholm. Bland övriga beslut skall här endast nämnas ändring av medaljreglementet, som föreslagits av styrelsen.

Ändringen innebär, att inkomna förslag på medaljörer skall prövas av ett särskilt utskott i stället för av styrelsen. Utskottets förslag föreläggs sedan förbundsordföranden, som beslutar.

Förbundsstyrelsens ordförande, överste *Sven Alm*, föredrog bl a styrelsens för- ▶

► slag till riktlinjer för den fortsatta verksamheten. Ur dessa kan nämnas, att det kärva ekonomiska klimatet gör sig alltmer kännbart även för FVRF:s verksamhet. Emellertid kan detta till trots en del framgångar noteras. Sålunda är hemortsutbildningen för värnpliktiga på frammarsch. Detta gäller även lägerkurserna. För ungdomarnas del märks en mindre nedgång. Men den torde främst bero på, att erforderliga medel ej kunnat ställas till förfogande.

Stämman avslutades på sedvanligt sätt med att förbundsordföranden delade ut årets förtjänstmedaljer. Dessförinnan hade han dock avtaakat CFB:s överstyrelseordförande, stadsjuristen *E-G Westman* — som avgått som CFB:s representant i FVRF:s stämma, vilket han varit sedan förbundets tillblivelse.

● Lördagen ägnades åt kontaktkonferens. Den började med att experten i 1966 års värnpliktskommitté, överste *W Reuterswärd*, med biträde av major *A Månsson* redogjorde för kommitténs syn på den manliga frivilligutbildningen vid flygvapnet. Kapten *A Grönberger*, FS/U 7, gav därefter en orientering om den planerade utbildningen. Sedan följde en diskussion, varunder många värdefulla synpunkter kom fram — inte minst från föreningsrepresentanterna.

Efter ett inledningsanförande av Göteborgs-ordföranden *Tore Hast* vidtog en lång och livlig men givande debatt om föreningsverksamheten. Till sist redogjorde CFB:s generalsekreterare, *C Y Dahl*, för planerna inför 1969 års rikskampanj för FBU. Ett utförligt referat från kontaktkonferensen kommer senare att tillställas föreningarna.

Avslutningsvis kan nämnas, att FVRF:s bordsflagga (kan rekvireras från kansliet, pris 13:— kr) för första gången kunde beskådas såväl under stämman som på fredagens förbundsstråmmomiddag på MHS' mäss. ■

## UNGOMSKURSER

Den centralt anordnade kursen hade i år förlagts till artilleriskjutskolan i Trängslet i norra Dalarna. Sammanlagt var det 300 FV-ungdomar som där fick sin utbildning i vintertjänst. Kursen gav ett gott resultat både vad rekrytering och utbildning beträffar. Både lärare och elever var mycket nöjda. Och det var också förbundsledningen då kostnaderna för kursen höll sig inom så rimliga gränser, att man till nästa år kommer att göra allt för att försöka pressa in den i den snäva ekonomiska ramen.

I Tierp hade F16 med tillhörande föreningar, Uppland-Gästrike, Folkare och Sala, ordnat en kurs för ett 80-tal ungdomar och i Gräffråvallen i västra Jämtland F4 för 13 pojkar. ■

## Sammanfattning av räddningsuppdrag med helikopter i Stockholmsområdet under tiden 1/2 1967–12/1 1968. ★

12 jan. 1968	Fem man från tyska lastflygplanet Mercur i sjunkande tillstånd i Gotska Sjön räddade under ogynnsamma väderleksbetingelser av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Kapten H. Frisk, 1. fältflyg. R. Sjöholm. fanj. A. Lindblom och 1. flygtekn. B. Gustavsson.	6 sept 1967	Förare, som nödgats hoppa i fallskärm i vattnet utanför Ornö, räddad av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Fanj. O. Wijkman, ing. E. Eurlin, fanj. O. Engberg och 1. flygtekn. Y. Roswall.
29 dec. 1967	Atta man från tyska lastflygplanet Heinrich Quast, som gått på grund i Alands hav, räddade under mörker och svåra väderleksbetingelser av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Fanj. O. Arbin, fanj. E. Söderman, fanj. R. Bengtsson och 1. flygtekn. E. Sjöstedt.	21 juli 1967	En man saknad i en liten motorbåt efterspanad och räddad öster om Brämön efter 2 dygns letande av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Fanj. E. Wallner, fanj. E. Söderman, fanj. O. Engberg och 1. flygtekn. Y. Roswall.
28 nov. 1967	Föraren av en Draken, som tvingats hoppa i fallskärm över Gotska Sjön, räddad av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: 1. fältflyg. R. Sjöholm, ing. B. Dahlgren, fanj. O. Engberg och 1. flygtekn. T. Wänseth	25 juni 1967	Tre man från motorbåt som exploderat vid Möja räddade och förda till sjukhus av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Fanj. H. Frodè, fanj. E. Söderman, fanj. A. Lindblom och 1. flygtekn. O. Esters
31 okt. 1967	Föraren av en Draken, som nödgats hoppa i fallskärm över Östersjön öster om Landsort, räddad av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Fanj. O. Wijkman, fanj. E. Söderman, fanj. R. Bengtsson och 1. flygtekn. T. Sjöbrandt	4 mars 1967	Fyra man från danska trälaren Sörup, som gått på grund vid Kopparstenarna och sjunkit, räddade under svåra väderleksbetingelser av en Vertol 44 från Berga helikopterbas. Besättning: Flaggstyrman A. Sundberg överfurir J. Norberg.
9 sept. 1967	Fyra man från svenska kusttankern Caddy, som gått på grund och var i sjunkande tillstånd utanför Kråkelund, räddade under mörker och svåra väderleksbetingelser av en Vertol 107 från Barkarby. Besättning: Fanj. H. Frodè, fanj. E. Söderman, fanj. A. Lindblom och 1. flygtekn. E. Sjöstedt.	1 febr. 1967	Fem man från lyska motorflygplanet Harm, som gått på grund utanför Hävringe, räddade under mörker och svåra väderleksbetingelser av en Vertol 107 från Berga helikopterbas. Besättning: Kapten B. Atterberg, överfurir J. Norberg, 1. hbm R. Sjölin och hbm J.-O. Westerlund.

Totalt antal räddade 33 st. Varav huvudparten under ogynnsamma betingelser där andra räddningsalternativ skulle haft små möjligheter till insats. ■

## ★ ALLT FLER... OCH FLER SÖKER TILL FV ★

Flygvapnet kan i år gläda sig åt ett betydligt bättre rekryteringsunderlag än på mycket länge. Fler och fler ungdomar söker som aspiranter till officers- och reservofficersbefattningar. Även de civilmilitära tjänsterna har ökat sin dragningskraft. Dagens ungdom ser i flygvapnet en arbetsgivare som kan erbjuda kvalificerade arbetsuppgifter med goda framtidsutsikter. Dessutom återspeglas naturligtvis åtstramningen på arbetsmarknaden samt den ökade konkurrensen om platserna vid universitet och högskolor.

Antalet sökande är inom alla kategorier utom en väsentligt större än förra året enligt den statistik som förts fram till 15 mars. Siffrorna talar sitt tydliga språk här nedan:

Kategori	1967	1968	
	Antal sökande	Antal sökande (15/3)	
Cof (off i flygtjänst)	341	466	+ 125
Com (off i marktjänst)	34	60	+ 26
Crn (resoff i marktjänst)	158	138	- 20
Cif (ing i flygtjänst)	48	103	+ 55
Cim (ing i marktjänst)	36	63	+ 27
Cmet (meteorologer)	48	109 <sup>1)</sup>	+ 61
<b>Summa</b>	<b>665</b>	<b>939</b>	

<sup>1)</sup> Cmet och Crmet tillsammans